Panneau 5

La naissance d'un chemin de fer

Le transport par route sur Croy ne pouvait guère durer. Cette glace, lourde, chargée sur des chars à cercles par quantités énormes, en toutes les saisons de l'année, qu'il pleuve ou qu'il neige, détrempait et défonçait les routes ; il était à prévoir que les administrations exigent de la part de la société des glacières un dédommagement élevé pour détérioration des routes. A cela s'ajoutait la perte causée par la fonte de la glace dès le Pont à la gare de Croy, surtout en été, lors des grandes chaleurs.

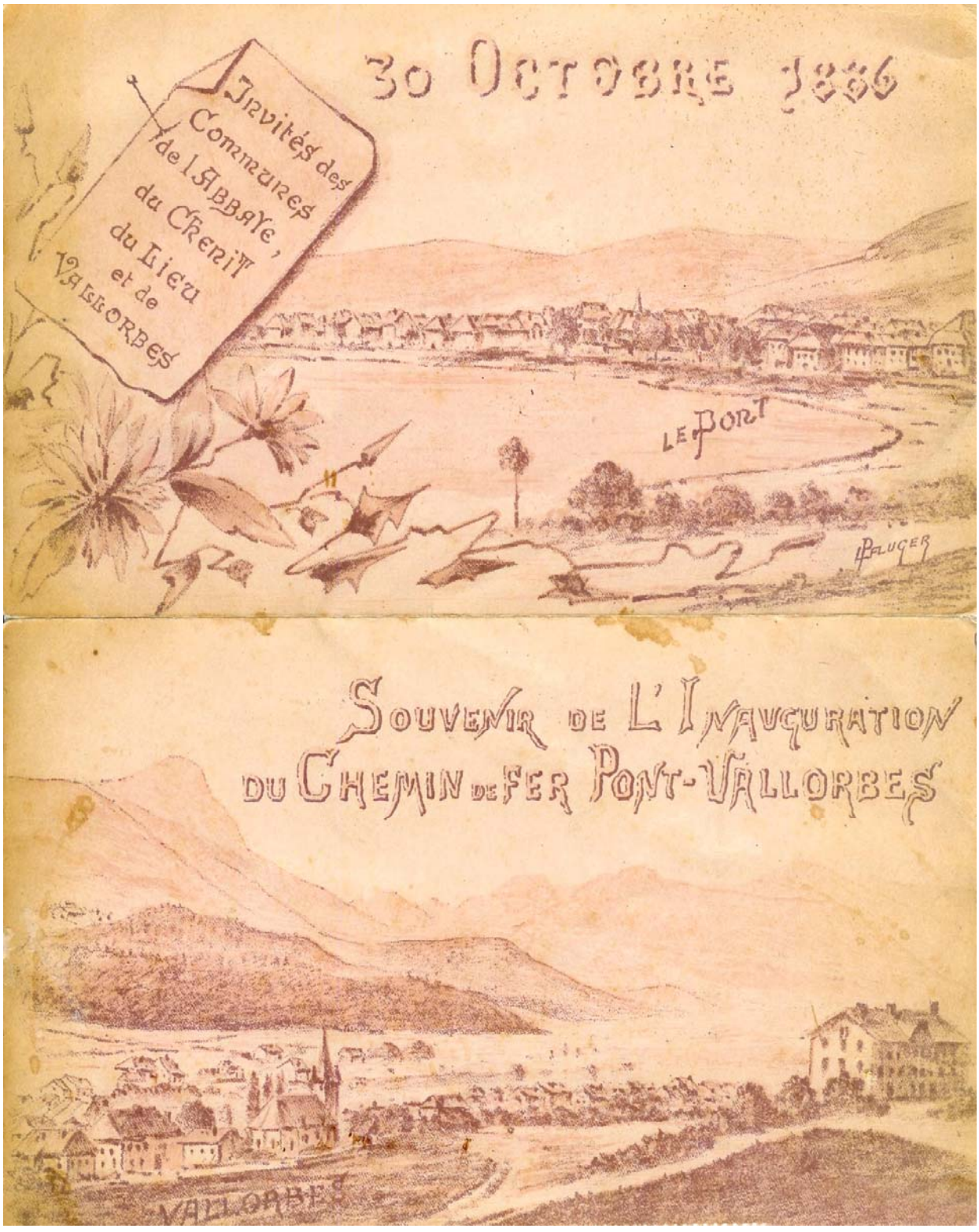
Dans ces conditions le transport par voie ferrée était tout indiqué ; les perspectives d'un fort tonnage, dû à l'exportation de la glace, et les besoins manifestes du commerce de la contrée, concoururent ensemble à l'adoption de ce projet.

La société promotrice cherchait un complément de capital nécessaire à l'entreprise, celui-ci estimé à 500 000.- A la suite des tractations intervenues, les communes de la Vallée se mirent en mesure d3e fournir leur part de subvention qui fut d'abord fixée à 150 000.- et portée plus tard à 180 000.- Une fois la construction du chemin de fer assurée, elles retirèrent leur demande de construction de la route Pont-Vallorbe et demandèrent que la subvention qui avait été accordée pour l'établissement de cette voie fut versée dans la nouvelle subvention que l'Etat voulut faire en faveur du chemin de fer qui en tenait lieu.

Cette subvention de l'Etat de Vaud fut ainsi portée au chiffre de 360 000.-

La Société des Glacières n'eut pourtant pas les moyens de ses ambitions. Un Syndicat, formé le 10 novembre 1884, lui succèdera, qui sera à son tour suivi par la Compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbes, constituée le 5 novembre 1885. Les travaux, quant à eux, avaient commencé le 1er juillet 1885. Ils furent achevés déjà l'année suivante. Et l'inauguration put avoir lieu le 30 octobre 1886. Ce fut une belle fête dont parlèrent en long et en large tous les journaux du canton.

L'extraction, l'emmagasinage et le transport de la glace exigeait un personnel nombreux et augmentaient beaucoup le coût de l'exploitation. Quoique l'entreprise put être considérée comme un succès, les tâtonnements inévitables des commencements occasionnèrent plus d'une perte. Les conditions désavantageuses ou contraires ne purent être surmontées qu'au prix de sacrifices disproportionnés avec les premiers bénéfices réalisés. Rajoutez à cela les frais d'études pour l'établissement d'un chemin de fer, et vous comprendrez que la position financière de la Société des Glacières ne put être brillante. En 1886 elle obligea même celle-ci à se mettre en faillite et à abandonner à la nouvelle compagnie du Pont-Vallorbe le commerce des glaces, et cela quelques semaines déjà après l'ouverture du chemin de fer. Rude épreuve pour le Pont-Vallorbe qui sut néanmoins la surmonter dans la mesure de ses moyens.



Carton d'invitation à l'inauguration du 30 octobre 1886 adressé à Louis-Samuel Rochat dit Saïset des Charbonnières.

PROGRAMME

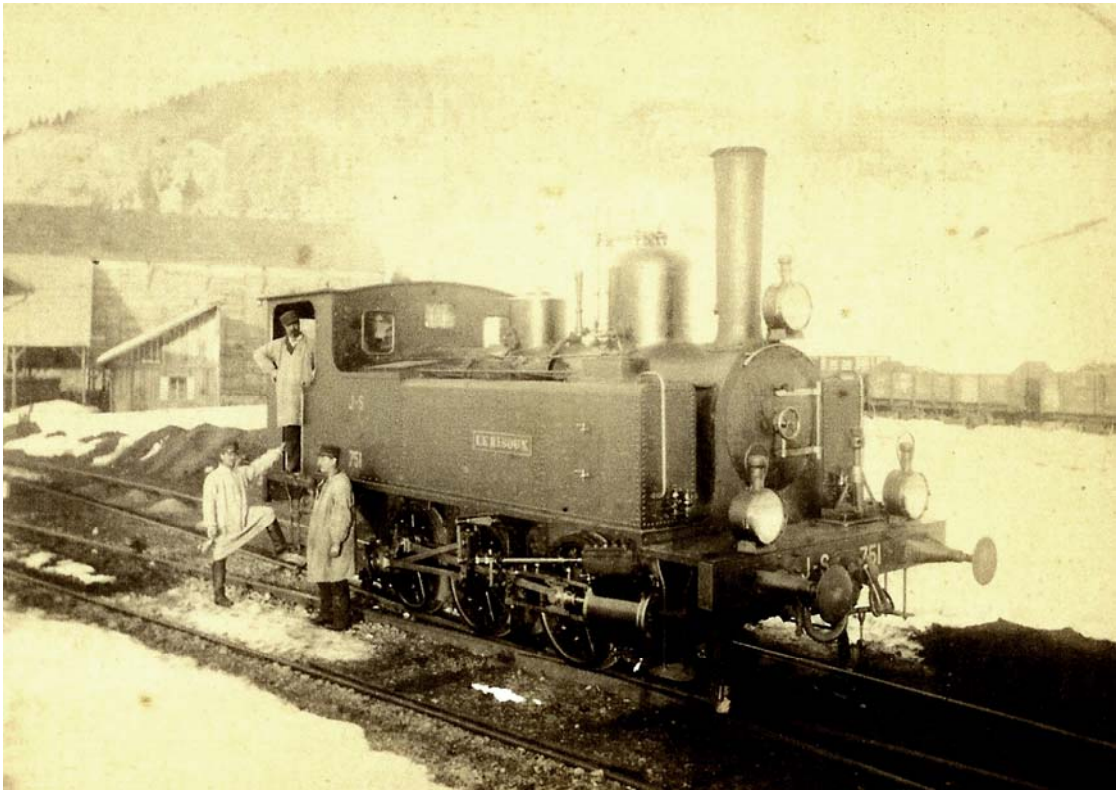
Départ de Lausanne 8h07 matin
Départ du Pont 8h30 matin
Réception à Vallorbes à l'arrivée du train de Lausanne. Collation offerte par :
La Municipalité de Vallorbes,
départ pour le Pont à 10h55
Cortege à Midi et demie
Banquet à 1 heure
Illumination du Lac, du Pont & des Montagnes à 5 heures.
départ du Pont pr Lausanne & Vallorbes
5h10 & 7h10.

Les Communes de l'Abbaye, du Chenit, du Lieu, de Vallorbes et la Compagnie du Chemin de fer
PONT-VALLORBES
prient Monsieur
Rochat Louis Samuel, Charbonnier
de bien vouloir assister
le 30 Octobre 1886
à l'inauguration de la ligne.

LITH. SPENGLER, LAUSANNE.

Seule photo de l'époque, l'inauguration, cliché probable d'Auguste Reymond.

L’état des lieux sera dorénavant, et pour une douzaine d’année le suivant.



L’une des deux premières locomotives. Ici le Risoud.

Compagnie du Chemin de fer du Pont à Vallorbes.

RÈGLEMENT

POUR

L'EXPLOITATION DE LA GLACE DES LACS DE JOUX

AU PONT

CONDITIONS GÉNÉRALES

Tous les employés et ouvriers engagés à l'année ou temporairement sont tenus de se conformer à l'horaire établi pour l'entrée et la sortie du travail ; de même, ils doivent obéissance aux employés chargés de les diriger ; ceux qui manqueraient aux conditions ci-dessus, de même que ceux qui seraient en faute d'inconduite ou d'impolitesse, peuvent être renvoyés immédiatement, sans droit à aucune indemnité.

CHAPITRE PREMIER

Employés et ouvriers à l'année.

ARTICLE PREMIER.

L'horaire du travail sera établi conformément à la loi sur les fabriques et la durée de la journée normale sera de 11 heures de travail ; les samedis et la veille des jours fériés, elle sera réduite à 10 heures.

ART. 2.

Aucun employé ne peut rompre son engagement sans un avertissement préalable de 14 jours, à moins qu'une convention écrite n'en décide autrement. La Compagnie observera les mêmes délais.

La paie a lieu au commencement de chaque mois, sauf en décembre, où elle a lieu le dernier jour ouvrable de l'année. Elle s'effectue en espèces ayant cours légal et au bureau de la Glacière.

ART. 4.

Le temps perdu et le temps employé à des services militaires ou autres, seront décomptés sur le salaire annuel.

CHAPITRE II

Ouvriers occupés temporairement

pour la récolte, le chargement, la charpente ou autre travail.

ART. 5.

Tous les ouvriers sont payés à l'heure. Ils sont engagés par écrit ; cet engagement détermine les conditions de sortie.

ART. 6.

La paie se fait par quinzaine ; toutefois, pendant la récolte, elle se fera à la fin de chaque mois et au bureau de la Glacière.

ART. 7.

La journée ne peut excéder 11 heures de travail, à moins d'une autorisation spéciale ; les samedis et la veille des jours fériés elle sera réduite à 10 heures.

ART. 8.

La répartition des heures de travail sera faite conformément à la loi et chaque ouvrier est tenu de se conformer à l'horaire ou à l'ordre journalier, établis suivant le temps ou la saison.

ART. 9.

Tout ouvrier est tenu de rentrer chaque soir les outils dont il se sera servi pendant la journée ; il peut être rendu responsable des outils manquants qui lui ont été confiés, s'il ne peut en expliquer la disparition d'une façon satisfaisante.

Pont, le 10 juillet 1888.

Pour la Cie du Chemin de fer du Pont à Vallorbes :

LE DIRECTEUR
de l'Exploitation de la Glace des Lacs de Joux,

B. LECOULTRE

LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE VAUD

approuve, aux termes de la loi fédérale du 23 mars 1877, sur le travail dans les fabriques, le Règlement qui précède de la Compagnie du Chemin de fer du Pont à Vallorbes, pour l'exploitation de la glace des lacs de Joux.

Lausanne, le 14 juillet 1888.

Le Chancelier :

LECOMTE.

(L. S.)

Le Président :

V. DEBONNEVILLE.

LAUSANNE. — IMP. A. BORGEAUD.

La Compagnie Pont-Vallorbe devenue marchande de glace !